



جامعة المنصورة  
كلية الآداب

---

**وسائل النقل البرى فى مصر**  
**«عصر سلاطين المماليك»**  
**« رؤية سياسية - إقتصادية - إجتماعية »**

دكتور

علاء طه رزق حسين

تاريخ العصور الوسطى

كلية التربية بدمياط - جامعة المنصورة

مجلة كلية الآداب - جامعة المنصورة

العدد السادس والعشرون - الجزء الثانى

يناير ٢٠٠٠



## وسائل النقل البرى فى مصر "عصر سلاطين المماليك"

### رؤية سياسية . اقتصادية . اجتماعية

من الطبيعى أن يحظى فرسان المماليك الذين حكموا مصر لأكثر من قرنين ونصف القرن (٦٤٨ - ٩٢٢ هـ / ١٢٥٠ - ١٥١٧ م) بقدر كبير من عناية مؤرخى العصور الوسطى المتأخرة نتيجة ظروفهم العسكرية المتميزة فى العالم العربى الإسلامى من ناحية ، وعوائدهم الاجتماعية المتفردة داخل المجتمع المصرى من ناحية ثانية فضلاً عن دورهم المبره فى تتويج التراث الأدبى والفنى والفكرى والثقافى لتاريخ مصر فى المرحلة النهائية من تاريخ العالم الوسيط ، تلك المرحلة التى مازالت آثارها المعمارية والفنية باقية حتى يومنا هذا .

ومن المعروف أن النظام العسكرى المملوكى كان أساساً لنظم الدولة السياسية والاقتصادية والتى قامت فى مضمونها الاجتماعى على «الفروسية» وركوب الخيل ليس فقط فى مجال الحرب ولكن فى مجال السلم أيضاً إذ كان «الفرس» هو وسيلة الركوب القتالى للفراس المملوكى الذى يؤمن بأن ميدان الجهاد هو الطريق إلى ميدان الحياة الكريمة بما فيها من وسائل التسلية والراحة البدنية والمعنوية . وفى نفس الوقت كان الفرس وسيلة النقل والمواصلات التى لا يمكن الاستغناء عنها باعتبارها جزءاً من كيانه الاجتماعى إلى حد أن ؛ علق الخيل كان يسمو فى الفكر العسكرى المملوكى على رغبة الخبز فى الفكر الاجتماعى المصرى .

ولم يكن غريباً إذن أن تهتم المصادر التاريخية المعاصرة بهذه الوسيلة الحيوية فى النقل والمواصلات وتضعها فى مقدمة الوسائل الأخرى (البرية والمائية) فى إطار ذكرها لأخبار الاصطبلات السلطانية ، والأميرية ولوازم الخيل ، وعوائدها ، والمواكب الرسمية ، والألعاب الرياضية وغيرها من

الأمر التي شكلت جانباً أساسياً من جوانب الحياة الاجتماعية فى تاريخ المجتمع المصرى فى عصر سلاطين المماليك .

وثمة دراسة وصفية وافية لأحد الباحثين <sup>(١)</sup> عن «الخيـل، تعالج كافة الجوانب المتصلة بهذه «الركوبة، من حيث أهميتها وخصائصها وأنواعها باعتبارها الوسيلة الفعالة فى تحقيق النصر فى شتى المعارك التى خاضها المماليك طوال هذا العصر .

ويبدو أن شدة إلقاء الضوء على الخيل من جانب مؤرخى عصر المماليك قد جعل غيرها من وسائل النقل والمواصلات تتوارى إلى الظل استحياءً فى ثنايا حولياتهم مما جعل كتابات الرحالة أكثر أهمية فى ذكر وسائل النقل المتصلة بالحياة العامة للمصريين وهو أمر نحسبه عادياً من خلال رؤيتنا لسيطرة المفاهيم العسكرية على مجتمعات العصور الوسطى -عامة- والمجتمع المصرى زمن سلاطين المماليك بشكل خاص .

ومن هنا تأتى أهمية هذا البحث عن وسائل النقل والمواصلات فى مصر. من حيث الضرورة الاقتصادية والاجتماعية لها فى المجتمع المصرى وآثارها الإيجابية على حياة الناس فى المدن والقرى المصرية والتى تتمثل فى خدمة البنية التحتية عن طريق توفير السلع الأساسية (الماء - الغذاء - الوقود) التى يحتاج إليها الإنسان فى حياته اليومية . كذلك أهمية وسائل النقل والمواصلات فى توفير سبل الراحة والترفيه لمختلف فئات المجتمع المصرى فى المناسبات الدينية والقومية والتى كانت تمثل عنصراً

---

(١) نبيل محمد عبد العزيز : الخيل ورياضتها (القاهرة ، مكتبة الأنجلو المصرية ، ١٩٧٦) .

محورياً فى التكوين الاجتماعى المصرى . أضف إلى هذا كله أن وسائل الركوب كانت - فى هذا العصر - انعكاساً للأوضاع الطبقيّة والقيم الاجتماعيّة السائدة . تلك القيم التى استبدت بها الدولة المملوكية ، منعاً ، أو منعاً ، حسبما تقتضى ظروف المجتمع الاقتصاديّة .

لقد كان المجتمع المصرى فى عصر سلاطين المماليك ثنائياً فى بنائه الطبقيّ فهناك أقلية عسكرية حاكمة <sup>(١)</sup> تمتلك كل وسائل الإنتاج ولها كافة الحقوق والمزايا الاجتماعيّة ، وأغلبية مدنية محكومة منزوعة الملكية الزراعيّة السائدة وليس لها أدنى حقوق المشاركة السياسيّة والعسكرية أو حق إلزام الدولة بامتيازات معينة فى العمل أو الزى أو الركوب إلا إذا منحتهم الدولة ذلك بمشيئتها .

وكان يدور فى فلك هذه الطبقة العسكرية بعض المصريين الذين ارتبطت مصالحهم الاقتصاديّة أو الاجتماعيّة بالنظام السياسى المملوكى وهم مياسير التجار <sup>(٢)</sup> وأرباب الأقلام ، أهل العمامة ، <sup>(٣)</sup> من أرباب الوظائف الدينيّة والإداريّة . الذين شكلوا الجناح المدنى للدولة المملوكيّة .

---

(١) عن الموضوع : Aylon, D. : Studies on the Structure of the Mammlouk army

(٢) وهم «بياض الناس» كما ذكرهم المقرئى فى خنطه وقد اعتبرهم لين بول طبقة وسطى فى المجتمع بحكم ثرائهم .

(المقرئى : الخطط ، ج٢ ، ص ١٠٣ (طبعة بولاق) ، إغاثة الأمة (طبعة دار الهلال ، ١٩٩٠) ص ١٢٠ (1) Lane Poole : Social Life in Egypt, P. 1

(٣) أهل العمامة : المعمون ، ابن تغرى بردى : النجوم الزاهرة ، ج٧ ، ص ٢٠٥ ، وعن البناء الطبقيّ المملوكى ، قاسم عبده قاسم : عصر سلاطين المماليك (القاهرة ، دار عين ، للدراسات والبحوث الإنسانية الاجتماعيّة) . ١٩٩٨ ص ١٥٩ - ١٧٦ .

والواقع أن هذه الشريحة من المصريين قد لعبت دوراً حيوياً فى دعم السلطة الحاكمة مادياً ومعنوياً ، فضلاً عن كونها حلقة اتصال بين السلطان والرعية ومن ثم حرص النظام الحاكم على خطبة ودّهم والتكرم عليهم ببعض الإنعامات الاجتماعية التى تضعهم فى مصاف المماليك من حيث الوضع الطبقي بين سائر الشرائح المدنية من المصريين .

ومن أهم هذه المميزات التى منحتها الدولة لهذه الفئات هيئة ركوب وسائل النقل والمواصلات الداخلية التى نص عليها المرسوم السلطانى :  
«يركب أعيان تلك الطائفة من القضاة ونحوهم البغال النفيسة المتساوية لمسومات الخيول بلجم ثقيل وسروج مدهونة غير محللة بشئ من الفضة» (١) .

وفى هذا المعنى يقول المقرئى :

«وكان يباع بسوق المهامزين أيضاً سلاسل الفضة ومخاطم الفضة المطلية تجعل تحت لجم المجور من الخيل خاصة فيركب بها أعيان الموقعين وأكابر الكتاب من القبط ، ورؤساء التجار .

«وأدركت السروج تعمل ملونة ما بين أصفر وأزرق ومنها ما يعمل من الدبل ومنها ما يعمل سيوراً من الجلد البلغارى الأسود ويركب هذه السروج السود القضاة ومشايخ العلم» (٢) .

ومن هذه النصوص وغيرها مما كتبه شيخ مؤرخى مصر فى عصر

---

(١) القلقشندى : صبح الأعشى ، ج٤ ، ص ٤١ - ٤٢ .

(٢) المقرئى : الخطط ، ج٢ ، ص ٩٨ .

سلاطين المماليك ، يمكن معرفة أن الخيل والبغال، كانتا وسيلة النقل والمواصلات لطبقة المعتمدين وأهل اليسار من التجار الذين ركبوا الخيل والبغال المسومة ، بمهاميز من الذهب الخالص أو الفضة الخالصة، (١) .

إلا أن هذا الركوب، الطبقي كان مرهوناً بأحوال الدولة السياسية والاقتصادية والعسكرية صعوداً أو هبوطاً الأمر الذي دفع المقرئى وقد عاصر الدولتين المملوكية الأولى والثانية إلى تأكيد ذلك بقوله بعد أحداث سنة ٨٠٦هـ (الوباء من ٧٩٦ - ٨٠٨هـ) «غلب على الناس الفقر وكثرت الفتن . واشتدت حاجة الدولة إلى الخيل . بحيث اقتصر ركوبها على أعيان الأمراء وأماثل المماليك، (٢) .

كذلك عندما حدثت اضطرابات سياسية فى الفترة الانتقالية بين حكم المماليك البحرية وحكم المماليك الجراكسة زادت حاجت العسكر إلى الخيل مما دعا السلطات الحكومية إلى النداء على الناس ، ألا يركب متعمم فرساً، (٣) ومصادرة الخيول التى يتم العثور عليها لدى العلماء .

وفى تصورنا أن طبيعة البناء الطبقي فى مصر المملوكية وما انطوى عليه من عنصرية سافرة من جانب طبقة حاكمة مجهولة الهوية احتكرت المال والسلطة وتعاملت مع العلماء باعتبارهم فئة مدنية غير جديرة بإدارة شئون البلاد ، قد خلق نوعاً من عدم التكافؤ بين الذين يحكمون من العسكريين وأرباب الوظائف الدينية والإدارية ساعد على ذلك الصياغة

---

(١) نفسه .

(٢) المقرئى : الخطط ، ج٢ ، ص ٩٨ .

(٣) المقرئى : السلوك ، ج٣ ق٢ ص ٧٣٣ .

غير المشروعة فى تعيين أرباب هذه الوظائف فى إطار البذل والبرطلة ، الرشوة، <sup>(١)</sup> وهى الصياغة التى جعلت هؤلاء المعتمدين يحيون على هامش الترف المملوكى والذى تمثل فى ركوب الخيل المسومة واقتناء الجوارى والعبيد ، وارتداء الأزياء الفاخرة ، وهو ما استكثره عليهم أبناء الطبقة العسكرية ومن ثم فإن المراسيم التى كانت تصدر بين الحين والآخر بشأن حرمان تلك الفئة من بعض الامتيازات الممنوحة لهم كانت فى حقيقة الأمر إحدى الطرائق السياسية للنيل من هيبة هؤلاء العلماء فى نظر الرعية تمهيداً لعزلهم من وظائفهم وإسنادها إلى غيرهم من العلماء الراغبين فى شغل هذه الوظائف ببذل مزيد من الأموال إلى خزانة السلطان إشباعاً لحاجة الدولة وحاجة أنفسهم فى تكوين ثروة طائلة على حساب الرعية الأمر الذى شاركهم فيه أحياناً بعض العسكريين الذين سعوا إلى ولاية الوظائف الدينية كالحسبة <sup>(٢)</sup> إبتغاء الثروة والحياة الرغدة ، وحسداً من عند أنفسهم على أهل العلم الذين ركبوا الخيول واقتنوا الخدم والحشم .

وفى هذا يقول أحد الباحثين - وتشير إليه كثير من الشواهد - أن العلماء تمتعوا فى عصر المماليك بكثير من السعة وبسطة العيش ، . على أنهم لم يحظوا بهذا طوال العصر بل تخللته حوادث ظهر فيها حقد المماليك على العلماء بسبب قريبتهم من السلاطين - خاصة فى العصر المملوكى

---

(١) المقرئى : إغاثة الأمة ، ص ٨١ .

(٢) ابن تغرى بردى : النجوم الزاهرة ، ج ١٦ ، ص ١٢٩ ، ولم نسمع ذلك قبل تاريخه .



الثانى - وكأن الممالك لم يعجبهم أن تشاركهم طائفة أخرى فى ركوب الخيل، (١) .

ولسنا مع ظاهرة الرؤية المعاصرة السائدة فى كتب الحوليات والتي تحاول تفسير حرمان الكتاب الذميين من ركوب الخيل أو البغال فى ضوء «مقتضى الشرع» أو غير ذلك من الذرائع التى تركز إليها الدولة بحثاً عن مخرج لها من أزمتها المالية التى لا تبغى عنها حولاً إلا من خلال مصادرة أموال الأثرياء المصريين من أرباب الوظائف الدينية أو الديوانية، وربما كان الدين هو الوتر الحساس الذى تعزف عليه أصابع السلاطين والأمراء عند مصادرتهم لأموال الكتاب الذميين معتمدين فى ذلك على تعاطف الرعية - الذين هم فى معظمهم من المسلمين - مع المراسيم الصادرة فى هذا الشأن .

ومن استقراء بعض الروايات التاريخية نهتدى إلى أمرين :

أحدهما أن الكتاب كانوا يسعون إلى إلغاء هذا الحظر المفروض عليهم بشأن ركوب الخيل ، «المسومة» أو البغال «الرائعة» عن طريق «البذل» لخزينة السلطان حتى تعود الأمور إلى ما كانت عليه فى ركوب وسائل النقل والمواصلات الفخمة والسير بها فى الطرقات «فى أبهى زينة» (٢) والأمر الآخر أن بعض هؤلاء الكتاب كانوا يتظاهرون بالدخول فى الدين

---

(١) سعيد عبد الفتاح عاشور : المجتمع المصرى فى عصر سلاطين الممالك (القاهرة دار النهضة العربية ، ١٩٦٢) ، ص ٢٨-٣٤ .

(٢) المقرئى : الخطط ، ج ٢ ، ص ٥١٢-٥١٦ ، السلوك ، ج ١ ق ٣ ، ص ٩٠٩-٩١٥ ، ج ٢ ق ١ ، ص ٢١٦ - ٢٢٧ .

الإسلامى هروباً من «البذل»، وحرصاً منهم على وظائفهم الكبرى ووجاهتهم الاجتماعية بين الناس ليتحولوا بعدها من ركوب الحمير إلى ركوب الخيل المسومة (١) .

ويشير أحد الباحثين إلى أن نفس الأمر كان يحدث مع علماء المسلمين والذى بلغ حد «إنزالهم من على الخيول وسلبهم إياها بعد ضربهم، ولكن سرعان ما تعود المياه إلى مجاريها عقب خمود الفتنة واستقرار الأوضاع فيستعيد العلماء مكانتهم ويركبون خيولهم (٢) .

وهو ما يعنى أن فكرة الاضطهاد الدينى للكتاب الذميين لم تكن واردة فى أذهان سلاطين عصر المماليك بل على العكس فإننا نرى أن هؤلاء الكتاب تمتعوا فى كثير من الأحيان بنوع من الحصانة الحاكمة بسبب دورهم الحيوى فى خدمة مصالح الدولة المالية إذ كانوا ذراعها اليمنى فى جباية الأموال مما أثار الرعية ضدهم . وأن ما كان يحدث أحياناً من مضايقات اجتماعية لا تخرج عن كونها نوعاً من المداعبة السياسية لخيال البسطاء من المصريين الكادحين باسم الدين .

وقد وجه المماليك عنايتهم لوسائل النقل البرى ، الخيل والبغال والجمال وإن كانت الخيل قد حظيت بعناية خاصة بحكم وظيفتها المحورية فى الحرب حتى أن المصادر المقدسة عند ذكرها للخيل فى مجال الإعداد للحرب لم تزد عليها بوسائل ركوب أخرى (٣) بينما اقترنت الخيول بوسائل

---

(١) المقرئى : السلوك ، ج٤ ، ق ١ ، ص ٤٩٤ .

(٢) سعيد عبد الفتاح عاشور : المجتمع المصرى ص ٣٢-٣٣ .

(٣) سورة الأنفال : الآية ٦٠ .

الركوب الأخرى وسائر الأنعام فى مجال السلم باعتبارها جميعاً متاع الحياة الدنيا (١) .

وفى تصورنا أن شغف الطبقة الحاكمة بتربية الخيول ورعاية شئونها ليس أمراً مستغرباً فى هذا العصر الذى غلب عليه الطابع العسكرى من ناحية ، فضلاً عن كون الخيل جزءاً من الإقطاع الممنوح لفرسان الممالك فى إطار تميزهم الطبقي ووجاهتهم الاجتماعية بين الفئات المدنية من المصريين من ناحية أخرى .

وبعدُ السلطان الناصر محمد بن قلاوون (٧١٠ - ٧٤١هـ / ١٣٠٩ - ١٣٤٠م) من أشهر سلاطين الممالك الذين أولوا الخيل رعايتهم وما تحتاج إليه من لوازم ، فرتب لها وظيفة جليلة القدر هى نظر الاصطبلات وهو «أول من اتخذ من ملوك الأتراك ديواناً للإصطبل وعمل له ناظرًا وشهوداً وكتاباً لضبط أسماء الخيل وشيائها (ألوانها) وأوقات ورودها ، وأسماء أربابها ، ومبلغ ثمنها ، ومعرفة سواستها ، وغير ذلك من أحوالها ، ....» ومان عن أربعة آلاف وثمانمائة فرس، (٢) .

وقد نافسه من ملوك الجراكسة السلطان الظاهر برقوق (٧٨٩-٨٠١هـ/ ١٣٨٧ - ١٣٩٨م) الذى مات عن حوالى سبعة آلاف فرس (٣) ومن بعده السلطان المؤيد شيخ (٨١٥ - ٨٢٤هـ / ١٤١٢ - ١٤٢١) الذى كان عند

---

(١) سورة آل عمران : الآية ١٤ ، وسورة النحل : الآية ٨ .

(٢) المقرئى : الخطط ، ج٢ ص٢٢٤-٢٢٥ ، السلوك ، ج٢ ق٢ ، ص٥٢٧ .

(٣) المقرئى : الخطط ، ج٢ ، ص٢٢٥ ، السلوك ج٢ ق٢ ، ص٥٢٧ .

من الخيل كثير جداً، (١) .

وقد جرت العادة أن ينعم السلطان على أمرائه من «الخيول السلطانية، مرتين في كل سنة على قدر مراتبهم العسكرية ودرجاتهم الوظيفية» (٢) .

وأيضاً اهتم أمراء المماليك بالخيول بصفقتها وسيلة النقل والمواصلات الرئيسية لهم ولمماليكهم في الداخل والخارج . ومن ثم كانوا يبعثون في طلبها من مختلف الأمصار ثم يدرّبونها على السير والجري وشتى الألعاب والمهارات الرياضية ومن أشهر هؤلاء الأمراء : شمس الدين بيبرى الذى كان عليق خيله وخيل مماليكه يتكلف يومياً ثلاثة آلاف عليقة . وكان يرتب ذلك لمماليكه كل حسب أقدميته العسكرية .

أما الأمير بكتمر الساقى الذى تكلف عليق خيله ألف ومائة عليقة يومياً كان يمتلك اصطبلًا يخدم فيه مائة سائس ومع هذا «لم يقنع، بما لديه من خيل» (٣) وتطلع إلى المزيد منها . ومن المؤكد أن ما تمتع به سلاطين وأمراء المماليك من ثروات ضخمة هى التى ساعدتهم على اقتناء هذه الكثرة من الخيول ودفع المبالغ الطائلة فى جلبها واقتنائها والإنفاق عليها .

ولسنا نبالغ إذا قلنا أن الخيول والبغال شكلت جانباً حيوياً فى الحياة

---

(١) ابن تغرى بردى : النجوم الزاهرة ، ج١٣ ، ص٢٥٩ .

(٢) المقرئى : السلوك ، ج٣ ق٣ ، ص٨٧٩ ، القلقشندى : صبح الأعشى ، ج٤ ، ص٥٢ .

(٣) المقرئى : السلوك ، ج٢ ق٣ ، ص٣٦٤ ، ابن تغرى بردى : النجوم الزاهرة ، ج٩ ، ص١٠٥ ، ص١١٨ . ولمزيد من التفاصيل : نبيل محمد عبد العزيز : المرجع السابق ص١٠-١٧ .

الاقتصادية والسياسية والاجتماعية بجانب دورها العسكرى المتعارف عليه .  
إذ أن تجارة الخيل ، ونظام البريد ، والأسفار والمواكب السلطانية  
والاحتفالات القومية ، ورحلات الحج وغيرها من الأمور كانت تمثل جزءاً  
كبيراً من مهام الحكم التى اتسمت فى هذا العصر بالتعقيد .

وكثرة الإجراءات ومظاهر التعظيم والتفخيم التى فاقت أعظم قواعد  
البروتوكول فى بلاط حكام تاريخنا الحديث والمعاصر (١) .

ومن ثم فليس عجباً أن تشغل الخيول والبغال حيزاً شاسعاً فى مشاغل  
السلطين والأمراء المماليك وأن يفردوا لها أسواقاً خاصة ، وحواصل  
سلطانية ، واصطبلات ، وميادين رياضية ، وحشد من الموظفين والعمال  
فضلاً عن كونها تشكل عنصراً أساسياً فى الإقطاع الحربى للأمراء والأجناد  
المماليك (٢) وفى نفس الوقت كانت هدية «الخيول» من أكثر الهدايا قرباً  
من هوى السلطين الذين هاموا بها كثيراً (٣) .

ومن المعروف أن سلطين المماليك منذ نشأة دولتهم اهتموا إلى حد  
كبير ينظم الحكم والإدارة الذى احتاج إلى جهاز فعّال لنقل المعلومات من  
والى القاهرة - مقر الحكم - ومن ثم هناك نظام متكامل للبريد (٤) الذى

---

(١) القلقشندى : صبح الأعشى ، ج٤ ص ١٢ ، Lane Poole : Cairo, P. 89 (1)

(٢) عنها : المقرئى : الخطط ، ج٢ ص ٤١٨ ، ج٢ ، ص ٩٧-٩٩ ، ص ١١١-١١٢ .

(٣) ابن تغرى بردى : النجزم الزاهرة ، ج١٦ ص ١٠٧ ، وابن الصيرفى : نزهة  
النفوس : ج٤ ص ٣١٨ .

(٤) من المعروف أن نظام البريد أخذته العرب عن الروم فى القرن السابع الميلادى  
بعد أن تكونت إمبراطورية عربية إسلامية كبرى فى حوض البحر المتوسط ومن ثم  
كانت الحاجة إلى شبكة طرق برية مهيأة لسير الخيول عليها (الباحث) .

اعتمد بالدرجة الأولى على الخيل ومحطاتها وعلى الحمام الزاجل (١) وقد كان التنظيم البريدى على درجة عالية من الكفاءة حتى أن الرسالة من القاهرة إلى دمشق كانت تصل فى غضون ثلاثة أيام .

ولا تكاد المصادر التاريخية المعاصرة تخلو فى طياتها من ذكر لفظ البريد (٢) وكثيراً ما نقرأ عبارة «وفيه خرج البريد، ثم «وفيه قدم البريد، (٣) وهذه العملية (الصادر والوارد من الرسائل البريدية) - كما ذكرنا - لم تكن تستغرق سوى فترة وجيزة مما كان له النتائج الإيجابية خاصة فى عصر المماليك البحرية إذ ساعدت على ترفير قاعدة من المعلومات السريعة عن أحوال الدولة التى امتدت مساحتها الجغرافية من الفرات إلى النوبة وهو الأمر الذى انعكست نتائجه على تحركات السلاطين الكثيرة والعاجلة بين مصر وبلاد الشام وسائر الولايات الأخرى (٤) . وربما كان بعض سلاطين المماليك فى زمن الحرب يستعمل خيل البريد فى ركوبه على سبيل الإخفاء والتمويه مثلما كان يفعل السلطان الظاهر

---

(١) القلقشندي : صبح الأعشى ، ج٤ ، ص ٣٧٣-٣٨٣ .

(٢) البريد : Verdi : كلمة لاتينية معناها خيل البريد (الباحث) .

(٣) المقرئى : السلوك ، مثلاً ج٢ ، ص ٣ ، ٣٥٩ ، ٣٨١ ، ٤٤٥ ، ٤٥٤ ، ٥١٥ الخ

ج٣ ، ص ٤٤٣ ، ٦٦٣ ، ٦٦٨ ، ٧٠٨ ، ٧٢١ ، ٧٢٥ ، ٧٣٥ ، ٧٤٩ ، ٧٥١ ، ٧٥٢ ، الخ .

ابن اياس : بدائع الزهور / ج١ ق ٢ ، ص ٨٧ ، ٩٤ ، ٢٣٠ ، ٥٤١ ، الخ .

(٤) يقول ابن عبد الظاهر فى هذا المعنى عن نظام البريد زمن السلطان الظاهر بيبرس : فإنه يرتب بذلك أمور الشام والقلاع وأكثر ممالكه فى كل جمعة مرتين . ويولى ويعزل . وهو فى مصر لا تخفى عليه أخبار الشام وحلب وغير ذلك من بلاد الفرنجة ... (الروض الزاهر ، ص ٩٥) .

بيبرس سنة ٦٦٦ هـ ، فلما كانت ليلة الاثنين ١٥ شعبان ، ركب السلطان خيل البريد من القلعة وعاد إلى معسكره (١) .

ومن ناحية أخرى فإن تجارة الخيل كانت واحد من أهم مصادر الدخل لكثير من الناس خاصة الأعراب الذين برعوا فيه ، وحققوا من خلالها ثروات طائلة معتمدين في ذلك على شدة حاجة الدولة للخيل ، وولع السلاطين بتربيتها ورعايتها . وفي هذا يقول أحد المؤرخين عن قبائل آل مهنا ، وآل فضل ، وآل مر ، الذين اشتهروا بهذه التجارة .

وحملتهم الدالة حتى طلبوا من السلطان الناصر بلاد أمراء حلب وحماة ودمشق فأنعم بها عليهم حتى صاروا من القوة والكثرة بحيث يخافهم من عداهم من سائر العرب ، فغز جانبهم وهابهم من سواهم ، (٢) وقد امتلأت أسواق واصطبلات الخيل في أنحاء مصر بجمهور غفير من الدلالين والسياس والمنادين وغيرهم من المستخدمين في هذه الأماكن الخاصة بشئون الخيل . وحتى لا يحيد أمراء العرب عن جادة الصواب خصص سلاطين المماليك الوصايا ما يذكرهم دائماً بمسئولياتهم قبل الدولة خاصة في مجال الخيل فأوصوهم بأن يكونوا - بالجياد متقربين (٣) .

وثمة رواية ذكرها المقرئ في أحداث سنة ٦٦١ هـ / ١٣٦٢ م تؤكد

---

(١) المقرئ : السلوك ، ج ١ ق ٢ ، ص ٥٧٧ ، ص ٦٣٧ ، وكان يسير على الهجن وخيل البريد .

(٢) المقرئ : الخطط ، ج ٢ ، ص ٢٢٥ ، السلوك ، ج ٢ ق ٢ ، ص ٥٢٧-٥٢٨ ، ج ٤ ق ١ ص ٥٠٤ .

(٣) المقرئ : الخطط ، ج ٢ ص ٢٢٥ ، السلوك ، ج ٢ ق ٢ ، ص ٥٢٧-٥٢٨ ، نبيل محمد عبد العزيز : المرجع السابق ص ١١ .

مبلغ حرص السلاطين على مصالح أصحاب الحرف المتصلة بالخيول مؤداها أن أحد الأمراء قتل أحد الدلالين فى سوق الخيل فغضب السلطان الظاهر بيبرس غضباً شديداً وكلف الأمير قلاون بإرضاء الورثة ، فأخرج من ماله خمسة آلاف درهم ومائة إردب غلة وكسوة ، ... (١) .

ومن المهم أن نشير إلى أن الدولة كانت تقرر ضرائب على الخيل والبغال وحوائها بواقع ٣٠٠ درهم عن ثمن انحياسة ، و ٥٠٠ درهم عن ثمن البغل ، ونصف السمسرة من دلالى الخيل ، المناداة ، (٢) .

وتعد ، الحمير ، من أهم وسائل النقل والمواصلات البرية لكافة الشرائح الاجتماعية من المصريين إذ كانت وسيلتهم الوحيدة فى السفر والانتقال إلى أماكن مختلفة لم يكونوا بالغياها إلا بشق الأنفس فى حالة سيرهم على الأقدام فى برد وعواصف الشتاء وحر وغبار الصيف .

ولأن هذه الوسيلة كانت شائعة فى المجتمع المصرى فإن أحداً من المؤرخين المعاصرين لم يعرھا اهتماماً مثلھا مثل تأثير من الأشياء المعتادة التى لم يهتم بها سوى الرحالة الأجانب (المسلمين وغير المسلمين) .

فيذكر لنا ابن بطوطة الذى زار مصر فى النصف الأول من القرن الثامن الهجرى / الرابع عشر الميلادى أن القاهرة وحدها كان بها ثلاثون ألف مكار ، (٣) .

---

(١) المقرئزى : السلوك ، ج١ ق٢ ، ص٥٠١ .

(٢) المقرئزى : الخطط ، ج٢ ، ص١١١-١١٢ ، السلوك ، ج٢ ق١ ، ص١٥٠-١٥٢ .

(٣) ابن بطوطة : الرحلة ، ص٥٥ .



ويشير رحالة آخر زار مصر فى مطلع القرن التاسع الهجرى / الخامس عشر الميلادى إلى كثرة الحمير فى شوارع القاهرة وغيرها من المدن المصرية وأن جمهوراً عريضاً من السكان كان يعتمد عليها قضاء المصالح لما تتصف به من السرعة المعتدلة والهدوء فى آن واحد على عكس الخيول التى كانت تثير الرعب فى نفوس المارة بسبب شدة سرعتها وتهورها هى ومن عليها من الركاب الذين لا يبالون بحياة الناس وربما تسبب ذلك فى اصطدام أحد الفرسان بإحدى الدواب مما يؤدى إلى حدوث كارثة مفاجئة (١) .

ومن الواضح أن كتب الحسبة نبهت سائقى الدواب إلى ضرورة شد الأجراس وصفاقات النحاس فى أعناقها حفاظاً على أرواح الغافلين والعجزى من الناس (٢) .

ويبدو أن الحمار كوسيلة للنقل والمواصلات كان أنسب أنواع الركائب لكثير من الناس خاصة النساء اللاتى كن يرغبن فى هذا الركوب نظراً لما يتصف به هذا الحيوان من الهدوء والوداعة أثناء السير فى الشوارع الضيقة والمزدحمة بالمارة فضلاً عن الأجر الزهيد الذى يتقاضاه المكأرى مقابل الانتقال بالزبون من مكان إلى آخر داخل المدن . مما جعل حرفته تدخل ضمن مجموعة الحرف السافلة مع لاعب الأكروبيات ، والقرداتى ،

---

(١) ابن إياس : إبداع الزهور ، ج٤ ، ص ٢٧٨ ، سعيد عاشور : المجتمع المصرى ، ص ٨٣ .

(٢) ابن الأخوة : معالم القرية : ص ٢٤٠-٢٤١ ، الشيزرى : نهاية الرتبة ، ص ١١٧-١١٨ ، ابن بسام : نهاية الرتبة ، ص ٦٥ .

والكلابزى ، وحافر القبور وغاسل الموتى وغيرهم .

وبرغم أنه لم يكن مستحباً لدى كثير من المكارية أن يقوموا بتوصيل بعض النساء المشتبه فى سلوكهن فإن منهم ، لا يعجبه إلا أن يكارى الفاجرات من النساء والمغانى لمغالاتهن فى الكراء فإنهم يعطين من الأجرة فوق ما يعطيه غيرهن، <sup>(١)</sup> من السيدات الفاضلات .

وتشير إحدى الروايات إلى وجود مواقف مكارية <sup>(٢)</sup> بالقاهرة لتأجير الحمير حيث يقف أصحابها صابرين فى انتظار الزبائن الذين يرغبون فى الركوب وكان لكل دابة سائقها الذى يهز الحمار من الخلف ليدفعه على الاستمرار فى السير مردداً عبارات التحذير للمارة والأدعية التى تجلب الرزق كالصلاة على النبى وغير ذلك <sup>(٣)</sup> .

ويرى أحد الباحثين الأجانب أن من أطرف المناظر التى شاهدها الرحالة فى مصر العصور الوسطى ، هاتيك النساء وقد حططن على هذه الحيوانات الصغيرة التى تسير بهن، بحيث يصير طابور الدواب على طول الطريق من أطرف المناظر رؤية فى عيون هؤلاء الرحالة <sup>(٤)</sup> .

---

(١) السبكى : معبد النعم ومبيد النقم ، ص ١٤٠ ، وقاسم عبده قاسم : عصر سلاطين المماليك ص ٣٣٠ ، محاسن محمد الوقاد : الضمائم الشعبية فى القاهرة المملوكية (القاهرة ، ١٩٩٩) ص ١٤٤-١٤٥ .

(٢) المقرئى : الخطط ، ج ٢ ، ص ١٣٠ ، قاسم عبده قاسم ، المرجع السابق ، ص ٣٣ .

(3) Lane Poole : Social Life , P. 6.

(٤) جاستون فييت : القاهرة مدينة الفن والتجارة ، ترجمة د. مصطفى العبادى (القاهرة ، مؤسسة أخبار اليوم ، ١٩٩٠م) ص ٩٤-٩٥ .

ويعصف لنا الرحالة تافور صورة الحمير التى اكتراها هو ورفاقه فى رحلته إلى مصر فى القرن ١٥م بقوله : «تابعنا الرحلة حتى بلغنا القاهرة ....، وحتى إذا انبلج صباح اليوم التالى اكترينا حميراً مجهزة خير تجهيز بالبرازع واللجم وهى سريعة جداً فى سيرها، (١) .

وكانت الدابة التى تعجز عن تأدية دورها كوسيلة ركوب للناس يتم الاستغناء عنها أو استعمالها فى أعمال أخرى أدنى فى مستواها مثل نقل المياه أو الأتربة أو غير ذلك من الأحمال (٢) .

وقد لاحظ كثير من الرحالة الذين زاروا مصر فى عصور سلاطين المماليك أن المدن المصرية بوجه عام والقاهرة بوجه خاص كانت تفتقد إلى النظام والتخطيط السليم ، واستقامة الطرق فضلاً عن أن عدداً كبيراً من السكان شيدوا منازلهم دون مراعاة لمقتضيات المرور وحقوق المارة فى الطريق العام يضاف إلى ذلك كثرة الدواب من الخيل والبغال والحمير والتى تنافس سائقوها فى الشوارع المزدحمة حول أحقية المرور والوصول إلى أغراضهم فى أسرع وقت ممكن .

وكانت الأزقة فى القاهرة من الضيق بحيث يصعب على الدابة أن تسير بحمولتها بعرض الطريق بل يصعب على رجلين من المارة السير جنباً إلى

---

(١) تافور : الرحلة (القاهرة ، دار المعارف ، ١٩٦١م) ص ٦٤ .

(٢) جاستون فييت : المرجع السابق ، ص ٩٥ .

(٣) المقرئى : السلوك ، ج ٢ ق ٢ ص ٤٣ ، ريمون أندريه ، تاريخ مصر الاجتماعى (ترجمة زهير انشايب (القاهرة ، مؤسسة روز اليوسف ، ١٩٧٤م) ص ١٠٧ .

جنب أو مواصلة المشوار إلا بمشقة ، وكان حتماً على سائقي الدواب أن يدوروا حول البيوت في سيرهم بحثاً عن منفذ خاصة في القرى المصرية حيث كانت المساكن تحشر في مساحة محدودة جداً من الأرض وربما يكون الطريق الذى تسلكه الدواب ينتهى بسد من المنازل يضطر معه سائقوا الدواب إلى العودة مرة أخرى بحثاً عن طريق آخر .

كذلك فإن اكتظاظ الشوارع والطرق بالباعة الجائلين الذين يفتشون الأرض بأكوام السلع يؤثرون سلباً فى انتظام حركة مرور الدواب يشاركون فى ذلك جماعات السقائين ، والحمالين ، والتراسين ، والزبالين وغيرهم من أرباب الحرف الذين يزدون من تفاقم أزمة المرور بسبب شغلهم للطرق مما يعرقل حركة سير الدواب ويؤدى إلى وقوع الحوادث والمشاحنات (١) .

ويبدو أن قوانين المرور لم تكن تطبق بشكل منضبط يؤيد ذلك تكرار صدورها من حين إلى آخر مع إلزام أصحاب الحوانيت بإزالة التعديات وتوسيع الشوارع وتأمين الطرق ليلاً بوسائل الإضاءة والإطفاء (٢) .

ومن وسائل النقل والمواصلات التى لفتت أنظار الرحالة فى هذا العصر الإبل أو الجمال بما عرف عنها من القدرة على تحمل السفر الشاق فى مجاهل الصحراء دون أن يصيبها ظمأ أو مخمصة بما لديها من قدرة على تحمل العطش اكتفاء غذائى ذاتى ، وأيضاً سيرها المتهادى فى خط مستقيم شامخة المظهر ونيدة الخطى .

---

(١) جاستون فييت : المرجع السابق ، ص ٩١-٩٣ .

(٢) ابن اياس : باع الزهور ، ج ٣ ص ١٢٧-١٢٨ ، ص ٣٨٦-٣٨٧ .

ويمدنا ابن بطوطة والبلوى بمعلومات ممتازة عن دور الجمال فى الحياة اليومية للمصريين ، وفى رحلات التجارة والحج التى لا غنى للباحث عنها لفهم الأبعاد الاقتصادية والاجتماعية لوسائل النقل والمواصلات البرية ، ودورها فى حياة الناس اليومية بما تكفله للناس من الراحة والأمان ووصول كافة ما يحتاجون إليه من الماء والزاد من غير عناء أو مشقة .

فيذكر البلوى أن القاهرة وحدها كان بها حوالى مائتى ألف جمل للروايا فضلاً عن خمسة آلاف سقاء سجلوا أنفسهم عند المحتسب <sup>(١)</sup> وربما بلغ عددهم ضعف ذلك على أساس أن الأرقام فى الدفاتر الرسمية - غالباً - لا تمثل ما يتم التعامل به فى الواقع .

ويبدو أنه رغم كثرة أعداد الجمال المستعملة فى نقل مياه الشرب بين مدن وأقائيم مصر فإن السكان كانوا فى وقت المحنة يعتمدون على أنفسهم فى جلب الماء من النيل مباشرة فى جرار يحملونها على ظهور الحمير أو شرائها من أرباب الروايا والقرب والدلاء مقابل أجر مرتفع <sup>(٢)</sup> مما كان يعنى أن أهمية الجمال والحمير فى توفير البنية الأساسية فى حياة كل البشر وسائر الأحياء من الماء الذى بدونه تهتز أكبر مدن مصر ، القاهرة ، خشية المرت ظمأ <sup>(٣)</sup> .

أما ابن بطوطة فيخبرنا أن اكتراء الجمل من الأعراب كان الوسيلة

---

(١) البلوى : الرحلة ، ص ٥٦ (مخطوط) .

(٢) قاسم عبده قاسم : المرجع السابق ، ص ٣٢٩-٣٠٠ ، محاسن محمد الوقاد : الطبقات الشعبية ص ١٤١-١٤٢ .

(٣) ابن تغرى بردى : النجوم الزاهرة ، ج ٩ ، ص ١٦٣ .

انمثلى فى رحلته التى استغرقت حوالى ربع قرن خاصة فى وقت  
الفتن والاضطرابات فى بلاد الصعيد والتى يتعذر معها السفر النهري أو  
البحرى (١) .

ويطالعنا ابن اياس برواية ينتهى فيها إلى أن عدد الجمال فى موكب  
الحج بلغ ألف جمل رغم الظروف الاقتصادية الصعبة التى كانت تمر بها  
مصر فى نهاية عصر سلاطين المماليك (٢) .

وأحياناً كان الناس يعتمدون على الحمّالين فى نقل البضائع خاصة  
عندما تعز وسائل النقل الأخرى فى وقت الأزمات ويبدو أن عدد الحمّالين  
كان يزداد كلما اقتربنا من نهاية العصر وهو ما تؤكده رواية لأحد  
المعاصرين فى نهاية القرن التاسع الهجرى / الخامس عشر الميلادى حيث  
يذكرنا أن عدد الحمّالين الذين اشتركوا فى نقل جهاز عروس أحد الأمراء  
بلغ أربعمائة حمّال وهو ما يكشف لنا عن دور الحمّالين فى النقل  
والمواصلات عند غياب وسائل النقل الأخرى (٣) .

والواقع أن دور الجمال فى النقل الداخلى كان يتسم بالمحاذير بسبب  
أحمالها التى تحتاج إلى شوارع واسعة وعريضة إذ أن الجمل كان الوسيلة  
الرئيسية فى نقل أنواع الوقود من القش والحطب ، والأخشاب والكتان  
وغيرها مما كان يحتاج إلى احتياطات مرورية خاصة أثناء الليل ، وإلا  
وقعت حوادث جسيمة فى الأرواح والأموال . فضلاً عن الخسائر التى كانت

---

(١) ابن بطوطة : الرحلة ، ص ٦٩-٧٢ . ويقال أن اثنى عشرة آلاف جمل روياء .

(٢) ابن اياس : بدائع الزهور ، ج٤ ، ص ٤١١ .

(٣) ابن اياس : المصدر السابق ، ج٣ ، ص ٢٤٢ .

تلقى بأصحاب هذه الجمال من الهجانه ومثلما حدث سنة ٨٧٣هـ ، وفيه (رجب) أكمل السلطان تفرقة النفقة على العسكر ، ووقع يوم تفرقة الجمال نادرة غريبة وهو أن الهجانه لما أحضروا الجمال وساقوها إلى الميدان تزاхمت عند باب الميدان وقت دخولها ، فمات ، فيها فى ساعة واحد نحو ثلاثمائة بعير .

أما سنة ٩١٤هـ فيذكر أحد المعاصرين أن أحد الفلاحين كان يسير فى أحد الشوارع الضيقة ومع جملان محملان بالكثان فأمسكت فيهما النيران من مسارج البياعين . فلما أحسا الجملان بالنار اندفعا مذعورين نحو المارة وقتلا عدداً كبيراً منهم ، وداسوا بضائع الناس ، وكانت ساعة مهولة ، (١) .

أما دور الجمال فى النقل الخارجى فكان يمثل جانباً أساسياً فى رحلات الحج والتجارة لما يتميز به من قوة التحمل والسير لمسافات طويلة فى الطرق الواسعة التى لا عمارة فيها ، وهو ما أشار إليها عدد من الرحالة العرب انسلمين فى مواضع عديدة (٢) . وشاهده أحد الرحالة الأوربيين عند خروج المحمل ، (٣) إلى الأراضى الحجازية إن آثار فضوله

---

(١) ابن اياس : بدائع الزهور ج٣ ، ص ٢٨ ، ج٤ ، ص ١٣٥ .

(٢) ابن جبیر ، الرحلة ، ص ٦١-٦٣ ، ابن بطرطة : الرحلة ، ص ٦٤ ، ٦٧ ، ٧١ .

(٣) المحمل : عبارة عن أعواد من الخشب على شكل مربع ذو ستف يأخذ فى الارتفاع من الجوانب إلى الوسط الذى هو قائم ينتهى بهلال وفى الغالب يسدل عليه كسوة من الحرير ويوضع على ظهر الجمل والتسمية فى الأصل تطلق على كل ما كان يحمله الجمل من هدايا إلى انكعبة . (للمزيد من التفاصيل : جابر سلامة المصرى : الحجيج المصرى فى العصور الوسطى (الإسكندرية ، مجلة كلية الآداب ، مجلد ٣٣ ، ١٩٨٤م) ص ١٣٣-١٣٧ .

هذا العدد الكبير من الجمال التى تحمل جمهور غفير من الناس ومعهم الزاد والمتاع (١) .

وكانت كسوة الكعبة المشرفة توضع على ظهر أحد الجمال القوية ليطوف بها فى أبهى زينة خلال الديار فى القاهرة والفسطاط ويسير جمل المحمل فى سموخ وهو يتهادى وقد غطى بالحريز المنقوش تعلوه قبه فضية ، وأمامه أمير المحمل المعين لسفر الحجاز وسط كوكبة من الفرسان تمتطى الخيل فى ملابسها الزاهية وأدواتها الحربية التى تخطف الأبصار ببريقها اللامع . وفى نفس الموكب مجموعة من غلمان المماليك يرتبون الخيل واقفين على ظهورها ليقدموا لجماهير الناس الصاخبة أفضل الألعاب القتالية .

ومن الواضح أن جمل المحمل كان يتمتع بحصانة دبلوماسية لدى أمراء الحجاز إذ يذكر لنا القلقشندي أن أمير مكة كان إذا اقترب موكب المحمل من مكة المكرمة خرج لاستقباله فإذا وافاه ترجل عن فرسه وأتى الجمل الحامل للمحمل فقلب خف يده اليمنى وقبله (٢) احتراماً وتعظيماً لهيبة الكسوة وسلطان مصر .

وفى الحقيقة أن مظاهر الاحتفال بالمحمل أخذت فى التدهور تدريجياً كلما اقتربنا من نهاية عصر المماليك فلا الدولة صار فى مكنيتها المحافظة على تقاليد هذا الاحتفال بسبب الفتن الداخلية والعجز عن تلبية نفقات هذه

---

(١) DOPP : L, Egypt , PP. 44-45.

(٢) ابن بطوطة : الرحلة ، ص ١٤ ، ابن ظهيرة : الفضائل الباهرة ، ص ١٩٩-٢٠٠ ، القلقشندي : صبح الأعشى ، ج ٤ ، ص ٢٧٦-٢٧٧ .



المناسبة ، ولا الناس صاروا يرغبون فى مشاهدة المحمل لما هم فيه من هم ونكد العيش بسبب سوء أحوالهم المعيشية وانتشار الأوبئة والأمراض الفتاكة (١) . ومن ثم لم يعد أحد يشاهد هذه الأعداد من الجمال والخيول المشاركة فى هذا الموكب ، وربما اختفى جمل المحمل نهائياً فى بعض السنوات العجاف بل إن الاحتفال به صار مشوهاً فى صورته الروحية بسبب فساد المماليك الذين عرفوا باسم «عفاريت المحمل» (٢) .

وفى رأينا أن مقولة «الجيش تسير على بطونها» تنسحب بالدرجة الأولى على مقدار ما تمتلكه القوات المملوكية المحاربة من الجمال التى تحمل فوق ظهورها الماء والزاد وهو ما يمكن الباحث أن يستشفه من الروايات الكثيرة المتناثرة عن الحملات العسكرية للمماليك سواء فى الداخل (جنوب مصر) أو فى الخارج (بلاد الشام) إذ كانت الجمال تمثل جزءاً رئيسياً من تشكيل القوات والكفاءة القتالية للجيش كوسيلة لنقل التموين والوقود والعتاد ، تاهيك عن الغنائم والأسلاب التى كانت عنصراً مهماً فى

---

(١) برغم أن المجاعات والأوبئة كانت عنواناً رئيساً فى حوليات العصر المملوكى الأول «البحرية» والعصر المملوكى الثانى «الجراكسة» فإن هذه المجاعات والأوبئة لم تؤت نتائجها السيئة على القوى العسكرية والاقتصادية والبشرية إلا فى نهاية القرن الثامن الهجرى / ١٤م وحتى نهاية العصر بسبب عجز الدولة عن الاستجابة للتحديات بقدراتها الذاتية والتى كانت متوفرة فى عصرها الأول - مما انعكس سلباً على مظاهر الحياة الاجتماعية فى عصرها الثانى (الباحث) وعن الموضوع : Aylon : The Plague and its effects upon the Mamlouk Army.

(٢) لمزيد من التفاصيل : المقرئى : السلوك ، ج٤ ، ٣ ، ص١٠٠٦ ، ص١٠٢٦ ، ابن تغرى بردى : النجوم الزاهدة ، ج١٦ ، ص١٢٣ ، ابن الصيرفى : نزهة النفوس ، ج٣ ، ص١٥٥ .

الأهداف القتالية للمماليك . والتي كان منوطاً بالجمال حملها من مختلف أقاليم مصر إلى القاهرة (.....)، وحُمِلَ على الجمال ما كسبه من كسب العرب، (١) فضلاً عن أن الجمال كانت جزءاً من أملاك المصادرات التي تؤول إلى الدولة فيذكر المقرئى فى أحداث سنة ٧٤١هـ / ١٣٤٠م أن الأمير تنكز فى صراعه الداخلى على الحكم مع أمراء المماليك صُودر له نحو أربعة آلاف ومائتى رأس من الهجن والخيول والجمال، (٢) .

بينما يذكر ابن اياس أن السلطان قانصوه الغورى عند خروجه للحرب (٣) فى سنة ٩٢٠هـ / ١٥١٤م اكتشف أثناء تحركه بجيشه أن الماء الذى معه فى القرب حوالى (٣٠٠٠ قرية) قد فسد، وصار الأمراء العسكر ينقلون الماء فى الجرر على ظهور الخيل والبغال بسبب اختفاء جمال الروايا، واستمرت العاصمة أربعة أيام بلا راوية ماء على جمل مما دفع السلطات المسئولة إلى مطاردة الناس فى الأماكن التى يوجد بها السقاؤن والقبض على الجمال وإرسالها محملة بالماء إلى السلطان، .

«بلغ سعر كل قرية ماء نصفين فضة ولا يوجد، (٤) . ومضمون الرواية الأخيرة يكشف للباحث عن حقيقة هامة وهى أن وسائل النقل البرى صارت فى أواخر هذا العصر تفوق فى أهميتها الأفرع الاقتصادية

---

(١) المقرئى : السلوك ، ج٣ ق ١ ، ص ١٠٩-١١١ ، ابن اياس : بدائع الزهور ، ج١ ق ٢ ، ص ٣١ .

(٢) المقرئى : السلوك ، ج٢ ق ٢ ، ص ٥٠٧-٥٠٨ .

(٣) ابن اياس : المصدر السابق ، ج٤ ، ص ٣٦٤-٣٦٥ .

(٤) نفسه : ص ٣٦٥ .

الأخرى فى مرحلة لم يعد العسكريون أو المدنيون يفكرون سوى فى شىء واحد هو حب البقاء فى هذه الحياة . بل إن إحدى هذه الوسائل وهى «الجمال» تفوقت فى أهميتها على «الخيول» كنتيجة حتمية لغياب روح الفروسية ، وعدم رغبة كثير من فرسان المماليك فى الدفاع عن الدولة العسكرية التى فقدت مقومات وجودها السياسى وبالتالي فقدت مصداقيتها لدى الجنود المرتزقة الذين يحاربون من أجل نعيم الدنيا وليس نعيم الآخرة .

ويمكن للباحث تصور أهمية وسائل النقل والمواصلات فى مصر عصر سلاطين المماليك فى ضوء المعطيات العسكرية والاقتصادية ، والسياسية والدينية التى وجهت حركة المجتمع المصرى منذ سقوط الخلافة العباسية فى بغداد فى سنة ٦٥٦هـ / ١٢٥٨م وحتى تحول طريق التجارة عن مصر فى نهاية القرن الخامس عشر الميلادى .

فعلى المستوى العسكرى فإن الزحف المغولى الوثنى إلى فارس والعراق وشرق آسيا الصغرى جعل البحر الأحمر الذى سيطر عليه سلاطين المماليك أفضل طرق المواصلات التجارية فى العالم <sup>(١)</sup> حيث تميز هذا الطريق بميزتين : السيادة الأمنية والسيادة التسويقية إذ كان البحر الأحمر هو الطريق الحيوى الرئيسى لتسويق سلع دول شرق أفريقيا والحبشة والسودان الأوسط وبلاد البجة «البجاة» .

وعلى المستوى السياسى ، فمن المعروف أن بلاد الحجاز كانت جزءاً

---

(١) عن الموضوع ، نعيم زكى : طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب (القاهرة ، ١٩٧٣) .

من أملاك الدولة المملوكية بينما كانت بلاد اليمن ودول شرق أفريقيا تدين بالولاء لسلطنة المماليك وترتبط مصالحها السياسية بها بحسبان أن الدولة المملوكية في مصر كانت تمثل القوة العظمى في الدفاع عن العالم الإسلامي . بل إن سلطان مصر كان يلقب بإسم «سلطان مصر والحجاز، أو «سلطان البحرين وحامى الحرمين» .

وكثيراً ما تروى لنا المصادر أن أمراء الحجاز كان منوطاً بهم إقرار الأمن وتأمين الحجيج ، ونشر السلام والاطمئنان في نفوس الوافدين على مكة والمدينة وتوفير سبل الراحة لهم ولذوابهم من الماء والزاد والعليق إلى غير ذلك من مظاهر الولاء للنظام السياسى الحاكم في مصر (١) .

وعلى المستوى الاقتصادى فإن العلاقات التجارية للدولة المملوكية فرضت نفسها على اهتمام المماليك بوسائل النقل والمواصلات بين مصر ومختلف بلاد العالم الإسلامى فيما بين النيل والبحر الأحمر (٢) ، فكانت الصحراء الشرقية تربط بين الموانى الساحلية وبلدان الصعيد مثل قوص وقفت وأسوان . وكانت توجد محطات تجارية في وسط الصحراء أنشأتها القبائل العربية حيث كانت جميع أنواع السلع تأتى من عيذاب والقصير على البحر الأحمر بواسطة قوافل الجمال ومنها إلى النيل حيث تحمل في

---

(١) مثلاً : المقرئى : السلوك ، ج٢ ق٢ ، ص ٣٤١ ، ٣٦٧ ، ٤٢٧ ، ٤٢٨ ، إلخ ، ج٣ ق٢ ، ص ٧٠٠ ، ٧٢٩ ، ٧٥٤ ، ٧٨٤ ، ٨٣٥ ، ٩٢١ ، .. إلخ .

(٢) من المعروف أنه منذ النصف الثانى من القرن الثالث عشر الميلادى وبعد الغزو المغولى لغرب آسيا وتعطل الطريق التجارى البرى من وسط آسيا صار البحر الأحمر من أكثر طرق المواصلات أهمية بين الطرق والغرب لبعده عن الحرب بين المغول والمماليك . نعيم ذكى : المرجع السابق ص ١٢٥-١٢٦ .

المراكب إلى القاهرة والإسكندرية .

بل إن كثيراً من مدن الصعيد <sup>(١)</sup> المنتشرة على طول النيل صارت موانئ بدائية ترسو عندها السفن التجارية . وكان ميناء عيذاب <sup>(٢)</sup> الذى تردد اسمه كثيراً فى كتب الرحالة من أهم الموانئ على البحر فى التصدير والاستيراد من وإلى بلاد العرب ، والهند ، وشرق أفريقية والنوبة والحبشة . وفى المنطقة الواقعة بين قوص وعيذاب استوطنت قبائل البجاة بين النيل والبحر الأحمر <sup>(٣)</sup> .

وإذا انتقلنا إلى أهمية وسائل النقل البرى فى هذا العصر فى ضوء المعطى الدينى كان بديهياً أن نرصد ذلك من خلال فهمنا لطرفى المعادلة السياسية لحكم الممالك وهما : القوة العسكرية والواجهة الشرعية والتى تسربت برداء الخلافة العباسية بعد سقوطها فى بغداد فى منتصف القرن السابع الهجرى / الثالث عشر الميلادى لتُبْعَث من جديد فى القاهرة والتى

---

(١) مثل : منية بنى الخطيب ، وأسيوط وأخميم ، ودندرة ، وقنا ، وقفت ، ... ولمزيد من التفاصيل مدوح عبد الرحمن : دور القبائل العربية فى صعيد مصر (القاهرة ، ؟) ص ٥٣-٧٠ .

(٢) عن الموضوع : أحمد دراج : عيذاب (بغداد ، مجلة المؤرخ العربى ، العدد السابع ، ؟) ص ٥٣-٧٠ .

(٣) الواقع أن الثغور النيلية قد ساعدت إلى حد كبير على سيولة حركة المواصلات التجارية بين جنوب مصر وشمالها حتى صارت المراكب الحاملة للتسلع والبضائع صعوداً وانحداراً أشبه فى كثرتها بالجبال المتحركة على قول أحد الرحالة حيث توازى دررها مع وسائل النقل البرى .

(ابن جبير : المصدر السابق ، ص ٦١-٦٣ ، ابن بطوطة : المصدر السابق ، ص ٧١-٧٢) .

كان من أهم مظاهرها حماية الحرمين الشريفين وكسوة الكعبة وهو ما استلزم بالضرورة تأمين طرق المواصلات بين مصر وبلاد الحجاز عبر البحر الأحمر .

ومن ناحية أخرى فإن الخط الدينى الأرثوذكسى الذى ربط بين كنيسة الحبشة وكنيسة الإسكندرية منذ وقت بعيد حتم على المماليك توفير طرق النقل والمواصلات بين مصر والحبشة وإيجاد نوع من العلاقات التجارية المتميزة بين البلدين فى زمن الحروب الصليبية التى قامت أساساً على الصراع الاقتصادى بين الشرق العربى / الإسلامى والغرب الأوروبى / الكاثولىكى .

ولا شك أن احتفالات المصريين التى كانت تتمحور حول بعض وسائل النقل والمواصلات البرية جاءت مؤشراً هاماً وصادقاً على أحوال المجتمع الاقتصادية والاجتماعية فى أطوار صعودها وهبوطها فضلاً عن اتصال هذه الاحتفالات بموروثات ثقافية وعقيدية أثر إيجاباً أو سلباً فى الاتجاه العام لواقع حياة الناس الاجتماعية فى الميادين والشوارع والطرق والأزقة والأسواق والحمامات والوكالات والجوامع والخوانق والزوايا والمتنزهات وغيرها من الأماكن التى تحوى بداخلها إفرازات الشعب النفسية والحسية بكل ما فيها من متناقضات تختلط فيها المعتقدات الصحيحة بالمعتقدات الباطلة .

وثمة عيد عام هو النيروز<sup>(١)</sup> يلعب فيه الحمار دوراً بارزاً فى كل عام

---

(١) المقرئى : الخطط ، ج٢ ن ص ٢٦٩ ، ابن اياس : بدائع الزهور ، ج١ - ٢ ، ص ٣٦٣ .

مع بداية السنة القبطية (أول شهر توت) ، حيث يركب على ظهره شخص  
'بهلوان وعلى رأسه طرطور طويل وحوله عدد من الأتباع يمسون الجريد  
الأخضر وسعف النخيل ومشاريح البلح ويطوفون فى موكب عابث فى  
شوارع المدينة وأزقتها ويطرقون أبواب البيوت ، ويمرون على الحوانيت  
فى الأسواق لتحصيل الصدقات على شكل إتاوات نقدية أو عينية ومن  
يمنتع عن إعطائهم حاجاتهم فعليه وزره ولا يلومن إلا نفسه إذا تعرض  
للإهانات والشتائم وما هو أكثر من ذلك ، فكانت المنكرات ظاهرة فيه  
وأنفواش صريحة .

ورغم أن هذا العيد قد أبطل فى عهد السلطان برقوق فى كثير من  
مظاهره إلا أنه عاد مرة أخرى فى عهد ولده فرج بن برقوق بصورة  
متواضعة وهزيلة إلى حد كبير بسبب الأزمات الاقتصادية والفوضى  
السياسية مع بداية القرن التاسع الهجرى / الخامس عشر الميلادى (١) .

ومن استقراء المصادر التاريخية لعصر سلاطين المماليك نلاحظ أن  
وسائل المواصلات المعروفة فى ذلك الوقت لم تكن قادرة على تنفيذ  
حاجات المجتمع فى نقل بعض الأحمال الثقيلة التى تتطلب طاقة قدرة  
عالية جداً مثال ذلك مقاطع الأحجار والعواميد الضخمة ، والمعدات  
العسكرية كبيرة الوزن والحجم والتى كانت تحتاج إلى نقلها بالدواب إلى  
أعداد كبيرة تصل إلى 'مائة دابة' وفترة طويلة من العمل قد تصل إلى  
'سنة وثلاثين يوماً' وذلك لانتهاء من عملية نقل للأحجار والتراب لردم

---

(١) الميرزى : ج ٣ ق ١ ، ص ٣٩٤ ، الخطط ، ج ١ ص ٢٦٩ ، القلقشندى : صبح  
الأعشى : ج ٢ ص ٤٢٦-٤٣٠ .

مساحة من الأرض حوالى «أربعة أفدنة» (١) .

وكان لابد من البحث عن البدائل لهذه الوسائل التقليدية توفيراً للوقت والجهد مثلما حدث فى سنة ٧٧٠هـ / ١٣٦٩م عندما تم نقل عمودين من الرخام بواسطة الزحافات والروافع وعدت هذه الطريقة من عجائب وسائل النقل فى هذا العصر .

وبعدها بعدة سنوات خرج الناس لرؤية وسيلة جديدة للنقل وهى العربات التى تجرها الثيران ، فقد تم نقل كتل حجرية من مقالع جبل المقطم واعتبرها الجمهور حدثاً نادراً حتى أنهم أطلقوا على هذه الحمولة اسم حجارة العربات (٢) .

وكان أكبر حدث فى تاريخ وسائل النقل البرى فى هذا العصر ما حدث فى سنة ٩١٨هـ / ١٥١٢م عندما تم نقل المكاحل (المدافع) التى تم صناعتها على عجل تجره مجموعة من الأبقار الأشداء ، وقيل أن السلطان سبك نحو ٧٠ مكحلة، (٣) .

فإذا علمنا أن بعض هذه المكاحل تحتاج فى جرها إلى ستين ثوراً ومائتى رجل قوى يسيرون بموازاة المدافع لمنعها من السقوط يسبقهم مائتا رجل آخرين لتمهيد الطريق أمامها أثناء السير أدركنا إلى أى حد مبلغ المشقة والمعاناة فى عملية النقل ومدى الحاجة إلى تطوير هذه الوسائل

---

(١) المكريزى : السلوك ، ج ٢ ، ص ٤٣٣-٤٣٤ ، ص ٤٤٠ ، ج ٢ ق ٣ ، ص ٧٠٤ .

(٢) جاستون فييت : المرجع السابق ، ص ٩٦ .

(٣) ابن اياس : بدائع الزهور ، ج ٤ ، ص ٢٦٠-٢٦١ .



سواء فى ركوب الناس أو فى نقل البضائع والأحمال كى تتناسب مع التطور الذى حدث فى الأسلحة والمعدات والآلات فضلاً عن توفير الوقت بالنسبة للمسافرين وأرباب المصالح والحاجات فى مختلف المجالات الاقتصادية والاجتماعية .

ويتبقى أن نشير إلى حقيقة هامة مؤداها أن انتدهور العام الذى بدأ ينبش أظافره فى مختلف مناحى الحياة الاقتصادية والسياسية فى عصر سلاطين المماليك منذ القرن التاسع الهجرى / الخامس عشر الميلادى وحتى سقوط الدولة تحت سنايك الخيول العثمانية فى مرج دابق والريدانية (٩٢٢-١٥١٦م / ٩٢٣هـ - ١٥١٧م) قد ترك آثاره السلبية على مظاهر الحياة الاجتماعية ، والنشاط السكانى فى المدن والقرى المصرية والتي كان من أهم مظاهرها الخلل الذى أصاب وسائل النقل والمواصلات البرية كما وكيفاً بسبب الفتن والاضطرابات الداخلية .

يصف لنا ابن اياس أحوال مصر فى مرحلة احتضار الدولة سياسياً بقوله :

«امتنع الخبز من الأسواق ، وكذلك الدقيق ، ووقع القحط بين الناس وضجّ العوام . وكثر الدحاء على السلطان . وغُلّقت أسواق القماش ، واختفى الصنایعية والخیاطون . واضطربت أحوال القاهرة ، واختفى جماعة من التجار خوفاً من المماليك ، واختفى طائفة من الغلمان لأجل السفر وصارت أحوال مصر مثل يوم القيامة كل واحد يقول : روى روى» .

«وفوق هذا عز وجود الخيل والبغال ، وصارت المماليك يهجمون

الطواحين ويأخذون منها الخيول والبغال والأكاديش، (١) .

وهكذا تحولت وسائل النقل البرى فى خطوط سيرها إلى خط واحد هو القاهرة - الإسكندرية - اسطنبول لتتحول مصر إلى مستودع للمحاصيل والمواد الخام والأسلحة وأرباب الحرف والصنائع فى خدمة النهضة الاقتصادية والقوة الحربية للدولة العثمانية (٢) .

وعندما لم يجد بنو عثمان وسائل النقل التى تكفى لنقل ما يحتاجون إليه - بسبب نفوق عدد كبير من الخيل والبغال والجمال فى الحرب ونقل كثير من الحرفيين والصناع إلى العاصمة التركية - كانوا يستخدمون المصريين «من رئيس ووضيع، كعربات أو مواشى لجر الأحمال ونقلها من البر إلى البحر» (٣) .

«... وصاروا يربطون الرجال بالحبال فى رقابهم ويسوقونهم بالضرب الشديد على ظهورهم وصارت المعاليك الجراكسة فى غاية الذل من الفقر والعزى ... وصاروا يمشون فى الأسواق على أرجلهم لا خيول لهم،» (٤) .

---

(١) ابن اياس : بدائع الزهور ، ج ٥ ص ٢٨ .

(٢) نفسه : ص ١٨٣ ، ص ١٩١ ، ص ٢٣٣ .

(٣) نفسه : ص ١٣٠ ، ١٤٨ ، ١٥٧ ، ١٩١ ، ٢٢٨ .

(٤) نفسه : ص ٢١٩ - ٢٢٠ .

## نتائج البحث :

١- اقترنت وسائل النقل البرى فى مصر ،عصر سلاطين المماليك، بالأساس العسكرى لقيام الدولة من ناحية ، والبناء الطبقي للمجتمع المصرى فى إطار الظروف السياسية والاقتصادية لهذا العصر من ناحية أخرى .

٢- تأثرت البنية التحتية للمجتمع المصرى بوسائل النقل البرى من حيث دورها فى خدمة المصالح الحياتية اليومية للمصريين فى الماء والغذاء والوقود وغيرها من المصالح الأساسية فى حياة الإنسان .

٣- افتقد نظام المرور فى هذا العصر دقة التنفيذ والالتزام من جانب أرباب وسائل النقل والمواصلات وكانت كثرة التعليمات والمراسيم فى هذا الشأن تعبيراً عن عدم الانضباط المرورى فى المدن الكبرى وبخاصة فى القاهرة التى ازدحمت بأعداد كبيرة من الدواب .

٤- كانت حوادث المرور فى معظمها - ترجع إلى أسباب طبيعية (الرياح - الفيضانات ، الحرائق ، ... الخ) .

وأحياناً كانت تأتى لأسباب بشرية بسبب فساد العربان وأعمال الشغب والسطو من جانب الفرسان المماليك .

٥- تأثرت الأحوال المعيشية لأصحاب وسائل النقل والمواصلات بالظروف الاقتصادية والسياسية والعسكرية للدولة المملوكية بحيث كان لها أدوار صعود وهبوط أثرت فى حركة الحياة الاجتماعية اليومية للمجتمع المصرى .

٦- كان لبعض وسائل النقل البرى آثار سلبية على القيم السائدة فى المجتمع المصرى خاصة فى الاحتفالات القومية والدينية حيث تحدث تجاوزات أخلاقية من جانب فرسان المماليك وعامة المجتمع.

٧- شهدت العقود الأخيرة من عمر الدولة المملوكية ركوداً واضحاً فى وسائل النقل البرى أثراً سلبياً على حركة الحياة اليومية للناس فى الأسواق والشوارع والطرق وكذلك على مظاهر الاحتفالات القومية والدينية .

٨- لم تحاول الدولة فى ظل المتغيرات التقنية فى أواخر هذا العصر أن تبحث عن بدائل لوسائل النقل الثقيل معتمدة فى ذلك على نظام السخرة للناس والحيوانات فى تنفيذ مهام النقل الشاقة على الطرق البرية .

٩- توازى خط الهبوط السياسى والعسكرى والاقتصادى فى نهاية هذا العصر مع خط الهبوط فى وسائل النقل البرى كماً وكيفاً حتى صارت الخيول والبغال والجمال تمثل نوعاً من الندرة فى السنوات الأخيرة من عمر الدولة وفى نفس الوقت صارت المناسبات الدينية والقومية تنعى حظها فى ندرة الاحتفال بها من جانب المصريين .

## قائمة المصادر والمراجع والدراسات العربية والأجنبية

### أولاً: المصادر العربية :

١- ابن الأخوة (محمد بن محمد بن أحمد القرشي ، ت ٧٢٩هـ)  
- معالم القرية فى أحكام الحسبة ، تحقيق محمد محمود شعبان ،  
وصديق المطيعى (القاهرة ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، ت  
٩٢٨هـ) .

٢- ابن اياس (أبو البركات محمد بن أحمد ، ت ٩٢٨هـ)  
- بدائع الزهور فى وقائع الدهور ٥ أجزاء فى ٦ مجلدات - تحقيق  
محمد مصطفى (القاهرة ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، ط  
٨٢، ٣ - ١٩٨٤م)

٣- ابن بسام (محمد بن أحمد المحتسب ، ت ؟)  
نهاية الرتبة فى طلب الحسبة ، تحقيق محمد حسام الدين  
السامرائى (بغداد مطبعة دار الفراف ، ١٩٦٨)

٤- ابن بطوطة (محمد بن عبد الله ، ت ٧٧٩هـ)  
- تحفة النظار فى غرائب الأمصار وعجائب الأسفار (الرحلة،  
تحقيق طلال حرب (بيروت ، دار الكتب العلمية ، ط ٢ ،  
١٤١٣ / ١٩٩٢م) .

٥- ابن تغرى بردى (جمال الدين أبو المحاسن يوسف ، ت ٨٧٤هـ)

- النجوم الزاهرة فى ملوك مصر والقاهرة ١٦ جزءاً فى ١٦ مجلداً  
ج ١ ج ١٢ طبعة دار الكتب - تحقيق القسم الأدبى ، ج ١٣ -  
ج ١٦ تحقيق مجموعة من الباحثين (القاهرة ، الهيئة المصرية  
العامة للكتاب ، ٧٠-١٩٧٢م) .

٦- ابن جبير (أبو الحسن محمد بن جبير الكنانى ، ت ٦١٠هـ)  
تذكرة بالأخبار عن اتفاقات الأسفار ، الرحلة ، (القاهرة ، دار  
التحرير للطبع والنشر ، ١٣٨٨هـ / ١٩٦٨م) .

٧- ابن الحاج (محمد بن محمد العبدى الفارسى ، ت ٧٣٧هـ)  
- مدخل الشرع الشريف ، المدخل ، جزءان (القاهرة ، ١٢٩١هـ) .

٨- ابن الصيرفى (على بن داود الجوهري ، ت ؟)  
نزهة النفوس وأبدان ؛ أجزاء ، تحقيق حسن حبشى (القاهرة ،  
الهيئة المصرية العامة للكتاب ، ٧٠-١٩٧٣) .

٩- ابن ظهيرة (جلال الدين أبو السعادات ، ت ٨٦٨هـ)  
- الفضائل الباهرة فى محاسن مصر والقاهرة ، تحقيق مصطفى  
السقا وكامل المهندس (القاهرة ، الهيئة المصرية العامة للكتاب  
، ١٩٦٩) .

١٠- ابن عبد الظاهر (محيى الدين بن عبد الظاهر ، ت ٦٩٢ )  
- الروح الزاهر فى سيرة الملك الظاهر ، تحقيق د. عبد العزيز  
الخويطر (الرياض ، ١٩٧٦م) .

١١- البلوى (خالد بن عيسى المغربى ، ت ؟)

- تاج المفارق فى تحلية علماء المشارق «رحلة البلوى» ،  
مخطوط مصور ميكروفيلم رقم ٤٠٠ جغرافيا - دار الكتب  
القومية.

١٢- تافور : الرحلة «رحلة تافور فى عالم القرن الخامس عشر»  
ترجمة وتقديم د. حسن حبشى (القاهرة ، دار المعارف ، ١٩٦١).

١٣- السبكى (تاج الدين أبو النصر عبد الوهاب ، ت ٧٧١هـ)  
معيد النعم ومبيد النقم ، تحقيق محمد على النجار وآخرون  
(القاهرة، دار الكتاب العربى ، ط ١ ، ١٩٤٨م).

١٤- الشيزرى (عبد الرحمن بن نصر - ؟)  
نهاية الرتبة فى طلب الحسبة ، تحقيق : السيد الباز العرينى  
(القاهرة ، ١٩٤٦م).

١٥- القنشى : (أبو العباس أحمد بن على ، ت ٨٢١هـ)  
- صبح الأعشى فى صناعة الإنشا ، ١٤ جزءاً فى ١٤ مجلداً  
(القاهرة ، دار الكتب ، بدون تاريخ).

١٦- المقرئى : (تلى الدين أحمد بن على ، ت ٨٤٥هـ)  
- المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار ، الخطط، جزءان  
(القاهرة، طبعة بولاق ، ١٢٧٠هـ)

- انسلوك لمعرفة دول الملوك ٤ أجزاء فى ١٢ مجلداً ج١ - ج٢ ،  
تحقيق د. محمد مصطفى زيادة (القاهرة ، ١٩٣٤-١٩٧٢) ،  
ج٣ - ج٤ ، تحقيق د. سعيد عبد الفتاح عاشور (القاهرة ،  
٧٠-١٩٧٣م).

ثانياً: المراجع العربية والمترجمة :

- ١- أحمد دراج (دكتور) : عذاب من الثغور العربية المندثرة ، بغداد ،  
مجلة المؤرخ العربى ، ١٩٧ ( ص ٥٣ - ص ٧٠ .
- ٢- أميل لودفيغ : النيل حياة نهر ، ترجمة عادل زعيتر (القاهرة ،  
الهيئة المصرية العامة للكتاب ، ٢٠٠٠ ) .
- ٣- أندريه ريمون : تاريخ مصر الاجتماعى - ترجمة زهير الشايب  
( القاهرة ، مؤسسة روز اليوسف ، ١٩٧٤ )
- ٤- جابر سلامة المصرى (دكتور) : الحبيج المصرى فى العصور  
الوسطى (الإسكندرية ، مجلة كلية الآداب ، مجلد ٣٣ ، ١٩٨٤ )  
ص ١٣٣-١٣٧ .
- ٥- جاستون فييت : القاهرة ، مدينة الفن والتجارة ، ترجمة د.  
مصطفى العبادى ( القاهرة ، مؤسسة أخبار اليوم ، ١٩٩٠ م ) .
- ٦- سعيد عبد الفتاح عاشور (دكتور) : المجتمع المصرى فى عصر  
سلاطين المماليك ( القاهرة ، دار النهضة العربية ، ط ١ ، ١٩٦٢ ) .
- ٧- صابر دياب : دراسات فى عالم البحر المتوسط ( القاهرة ، كلية  
الآداب ، المجلد ٢٤ ، ١٩٧٧ ) ص ٥٥-٧٧ .
- ٨- قاسم عبده قاسم (دكتور) :  
- علاقات مصر بعالم البحر الأحمر فى عصر سلاطين المماليك  
البراكسة ( القاهرة ، سمنار كلية الآداب ، جامعة عين شمس ،  
١٩٧٠ ) ص ١٢٥ - ص ١٥٧ .



- النيل والمجتمع المصرى فى عصر سلاطين المماليك (القاهرة ، دار المعارف ، ١٩٧٨) .

- عصر سلاطين المماليك - التاريخ السياسى والاجتماعى (القاهرة ، دار عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية ، ط١ ، ١٩٩٨م) .

٩- محاسن محمد الوقاد (دكتور) : الطبقات الشعبية فى القاهرة المملوكية (القاهرة ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، ١٩٩٩م) .

١٠- نبيل محمد عبد العزيز : الخيل ورياضتها (القاهرة ، مكتبة الأنجلو المصرية ١٩٧٦م) .

١١- نعيم زكى فهمى : طرق التجارة ومحطاتها بين الشرق والغرب (أواخر العصور الوسطى) (القاهرة الهيئة المصرية العامة للكتاب ، ١٩٧٣م) .

ثانياً: المراجع الأجنبية :

1- Ann Hyland : The Medieval warhorse from Byzantium to The crusade, U.S.A 1996.

Ashtor, E. :

2- Studies in the levantine trade in the Middle Ages, EE. HIV, Rome 1975, pp. 573-593.

Aylon, D. :

3- Studies on the structure of the Mamlouk Army B.S.O.A Sxv, 1953.

4- The Plague and its effects upon the Mamlouk Army. J.E.S.H.O., 1964, pp. 37-65.

Dopp. P.H. :

5- L'egypte au commencement de Quinzieme siecle d'apres la traite d'Em. manuel piloti de crete, L'Caire 1950.

Lane Poole, S. :

6- Social Life in Egypt, London, 1883.

7- Cairo, London, 1892.

8- A History of Egypt in the Middle Ages, London, 1930.

Poliak :

9- Feudalism in Egypt, Syria, Palestine and Lebanon, London, 1939.

Rodenbeck (M) :

10- Cairo, the city victorious, London 1998.